Transport Canada Transports Canada

Annual Report 1985-1986 Maritime Pollution Claims Fund

Rapport annuel 1985-1986 Caisse des réclamations de la pollution maritime

Canada

87-00589/

Transport Canada Transports Canada

Annual Report 1985-1986 Maritime Pollution Claims Fund

Rapport annuel 1985-1986 Caisse des réclamations de la pollution maritime

Canada

© Minister of Supply and Services Canada 1986
Catalogue Number: T1-8/1986
ISBN 0-662-54742-X

Reprinted 1985, 1986

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1986
Numéro de catalogue: T1-8/1986
ISBN 0-662-54742-X

Réimprimé en 1985, 1986

The Honourable John Crosbie, P.C., M.P.,
Minister of Transport,
Transport Canada Building,
Ottawa, Ontario.
K1A 0N5

Dear Mr. Crosbie:

Pursuant to section 747 of the Canada Shipping Act, I have the honour to submit to you my Annual Report on my operations as Administrator of the Maritime Pollution Claims Fund for the fiscal year which began on the 1st of April 1985 and ended on the 31st day of March 1986.

Discharge of oil from *GEORGE M. KELLER* at Saint John, New Brunswick

The tanker *GEORGE M. KELLER* discharged oil into Canadian waters near Saint John, New Brunswick, on the 20th of August 1979. As a consequence of this event, a commercial fisherman first claimed, on the 4th of September 1979, for loss of income amounting to $12,750 as a result of the refusal of a fish-canning company to buy fish from his weir due to fear of contamination from the discharge of oil. Because the claim was in the form of a claim for loss of revenue under section 746 of the Canada Shipping Act, the then Administrator of the Fund informed the fisherman that his claim was one for damages to captured fish under subsection 734(1) of the Act and that the claim should be made against the owner of the polluting ship.

On the 12th of August 1981, the fisherman's solicitors submitted to the then Administrator a second claim for loss of income under section 746 of the Act, this time for $157,500. The then Administrator pointed out to the fisherman's solicitors that the claim appeared to be one for damages to captured fish which should be made against the owner of the polluting ship by virtue of subsection 734(1) of the Act.

L'honorable John Crosbie, C.P., député
Ministre des Transports
Édifice Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

Aux termes de l'article 747 de la Loi sur la marine marchande du Canada, j'ai l'honneur de vous présenter, à titre de directeur, le rapport annuel de la Caisse des réclamations de la pollution maritime pour l'exercice financier s'échelonnant du 1er avril 1985 au 31 mars 1986.

Déversement d'hydrocarbures par le *George M. Keller*, à Saint John, au Nouveau-Brunswick

Le pétrolier *George M. Keller* a déversé des hydrocarbures dans les eaux canadiennes, près de Saint John, au Nouveau-Brunswick, le 20 août 1979. Par suite de cet incident, un pêcheur commercial a d'abord présenté une réclamation, le 4 septembre 1979, pour la perte d'un revenu de 12 750 $ du fait du refus d'une conserverie de poisson d'acheter les produits de sa pêcherie, celle-ci craignant qu'ils n'aient été contaminés par le déversement d'hydrocarbures. Ladite réclamation ayant été présentée pour perte de revenu aux termes de l'article 746 de la Loi sur la marine marchande du Canada, le directeur de la Caisse a donc informé le pêcheur que sa réclamation était en fait une réclamation pour dommages causés à des prises, aux termes du paragraphe 734 (1) de la Loi, et que la réclamation devait donc être déposée contre le propriétaire du *George M. Keller*.

Le 12 août 1981, les avocats du pêcheur ont présenté au directeur de la Caisse une deuxième réclamation d'un montant de 157 500 $ pour perte de revenu aux termes de l'article 746 de la Loi. Le directeur a alors fait savoir aux avocats du pêcheur

The fisherman then commenced proceedings, on the 18th of August 1981, against the shipowner, Chevron Transport Corporation. His claim was for damages in the amount of $143,173.09 plus an additional sum to be assessed for loss of use of his weir. To conform with section 743 of the Act, the plaintiff fisherman made available to the then Administrator a copy of the proceedings in September 1982 in order to make the Administrator party to them.

On the 16th of October 1985, the Administrator and his solicitor attended the examination on discovery of the defendant shipowner in New York City. The venue of the discovery is explained by the fact that the defendant shipowner is an American corporation and by the agreement of the plaintiff and the defendant for that purpose.

At the end of the fiscal year, no further steps appeared to have been taken by either the plaintiff or the defendant shipowner.

Unidentified discharge of oil near Cornwall, Ontario

A discharge of oil from an unidentified ship occurred in the St. Lawrence River near Cornwall, Ontario, on the 17th of October 1981. The Minister of Transport caused remedial action to be taken and obtained authorization for this purpose from the Governor in Council.

The Crown instituted proceedings on the 7th of October 1983 in the Federal Court against the Administrator of the Maritime Pollution Claims Fund pursuant to section 745 of the Act; the proceedings are for the recovery of $96,835.35 as the alleged amount of the costs and expenses of and incidental to repairing or remedying the condition resulting from the discharge of oil. There have been discussions between the parties concerning the quantum of the claim by the Crown; these discussions arise from the reluctance of the Administrator to pay certain salaries of Crown employees engaged in the remedial operations, which salaries would have been paid in any event had the discharge of oil not occurred.

Discharge of oil from *UNISOL* near Chandler, Province of Quebec

The ship *UNISOL* ran aground off Dupuis Island near Chandler, Quebec, on the 7th of December 1983 and subsequently broke her back, discharging some oil and threatening to discharge still more. As a consequence of this incident, the Crown instituted proceedings in the Federal Court on the 4th of December 1985 for the recovery of $1,362,563.30 as the alleged cost of preventive action by the Minister of Transport under subsection 734(1) and section 729 of the Act and the alleged cost of remedial action under subsection 734(1) of the Act in relation to the actual or threatened discharge of oil. In the proceedings, the Crown further reserved its recourses for costs and expenses, as yet undetermined, incidental to the removal from the wreck of the pollutant chemical PCB said still to be in electrical equipment on

que ladite réclamation semblait en être une pour dommages causés à des prises et que de ce fait, elle devait être déposée contre le propriétaire du navire pollueur aux termes du paragraphe 734 (1) de la Loi.

Ensuite, le pêcheur a entamé des poursuites, le 18 août 1981, contre Chevron Transport Corporation, propriétaire dudit navire. Sa réclamation pour dommages causés à ses prises s'élevait à 143 173,09 $, plus un montant supplémentaire à déterminer pour la perte de jouissance de sa pêcherie. Se conformant à l'article 743 de la Loi, le plaignant a fait parvenir au directeur de la Caisse, afin que celui-ci devienne partie aux procédures, une copie de l'Acte introductif d'instance, en septembre 1982.

Le 16 octobre 1985, le directeur et son avocat-conseil ont assisté à la procédure d'instruction du défendeur, le propriétaire du navire, à New-York. La tenue de cette procédure d'instruction tient au fait que le défendeur est une société américaine et que les parties plaignantes et défenderesses ont conclu une entente à ce sujet.

À la fin de l'exercice financier visé, aucune autre mesure ne semble avoir été prise ni par le plaignant, ni par le propriétaire du navire, en l'occurrence le défendeur.

Déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue près de Cornwall, en Ontario

Un déversement d'hydrocarbures par un navire inconnu s'est produit dans le fleuve Saint-Laurent, près de Cornwall, en Ontario, le 17 octobre 1981. Le ministre des Transports avait alors ordonné que des mesures de redressement soient prises après en avoir obtenu l'autorisation du Gouverneur en conseil.

Le 7 octobre 1983, la Couronne intentait des poursuites en Cour fédérale contre le directeur de la Caisse conformément à l'article 745 de la Loi. Les poursuites visaient le recouvrement d'un montant de 96 835,35 $, soit le montant estimé des frais et des faux frais engagés pour contrer ou réparer les dégats causés par le déversement d'hydrocarbures. Les parties ont discuté du quantum des dommages-intérêts réclamés par la Couronne. Ces discussions ont eu lieu du fait de la répugnance du directeur à payer certains salaires à des employés de la Couronne ayant participé aux mesures de redressement, salaires qui auraient de toute façon été versés auxdits employés qu'il y ait eu ou non déversement d'hydrocarbures.

Déversement d'hydrocarbures par le *Unisol*, près de Chandler, au Québec

Le navire *Unisol* s'est échoué au large de l'île Dupuis, près de Chandler, au Québec, le 7 décembre 1983, et s'est brisé, déversant du même coup une certaine quantité d'hydrocarbures et menaçant d'en déverser davantage. Par suite de cet incident, la Couronne a intenté des poursuites en Cour fédérale, le 4 décembre 1985, en vue de recouvrer un montant de 1 362 563,30 $, correspondant au coût estimé des mesures préventives prises par le ministre des Transports conformément aux dispo-

board the wreck. These proceedings have been served on the Administrator thereby making him a party to them by virtue of section 743 of the Act.

Presence of oil in the Miramichi River in New Brunswick

There appeared to be a possibility of claims by 10 fishermen as the result of the presence of oil in the Miramichi River in New Brunswick. As the situation was found to have arisen as a result of dredging operations in 1983, however, and not as a result of a discharge of oil from a ship, there was no involvement for the Fund.

Presence of oil in the harbour of Saint John, New Brunswick

In October 1985, Bunker C oil was observed in the harbour of Saint John, New Brunswick. A fishing vessel in the harbour became fouled with the oil as a result of which the fisherman-owner sought recovery from the Fund of the cost of cleaning his vessel. At the outset, the nature of the oil gave rise to speculation that the oil might well have been discharged from an unidentified ship, thus giving rise to a claim against the Fund under section 745 of the Act. Only a day or two before the presence of oil was observed where the fisherman's vessel lay, however, there had been a rupture of a shore-based pipeline carrying Bunker C oil. The pipeline was installed on shore upstream from the detected oil.

There was no evidence of any kind pointing to any ship as the source of the discharge of oil, there was evidence suggestive of the fact that no ship in the area could have discharged the oil and such evidence as there was raised a presumption that the source of the oil was the rupture of the shore-based pipeline. Consequently the claim of the fisherman for damages arising from the cleaning of his fishing vessel was refused on the grounds that his recourse was properly against the owner of the shore-based pipeline without involvement of the Fund.

Discharge of oil from barge *POINTE LEVIS* near Matane, Quebec

On the 3rd of December 1985, the barge *POINTE LEVIS*, owned by Ultramar Canada Inc. and in tow of the tug *IRVING TEAK*, grounded off Matane, Quebec, discharging a substantial quantity of oil. Press reports at the time indicated an expenditure by the shipowner in excess of $1,000,000 for remedial action. At the end of the fiscal year, no notice of the discharge of oil had been received by the Administrator nor had any specific claim been made to him or, as far as he was then aware, to anyone else. An informal conversation took place between the Administrator and a member of a law firm holding itself out as representing the polluting owner of the barge. In this conversation, counsel for the polluting shipowner sought to ascertain if the Administrator would be prepared to pay to

sitions du paragraphe 734 (1) et à l'article 729 de la Loi et aux coûts des mesures de redressement prises en vertu du paragraphe 734 (1) de la Loi qui traite des déversements réels ou menaçants d'hydrocarbures. Dans les procédures, la Couronne se réservait un droit de recours concernant des frais de dépenses, encore non déterminés, attribuables à l'enlèvement de PCB, un produit chimique polluant, contenu dans l'équipement électrique se trouvant à bord de l'épave. L'Acte introductif d'instance a été signifié au directeur de la Caisse conformément aux termes de l'article 743 de la Loi, faisant de lui une partie aux procédures.

Présence d'hydrocarbures dans la rivière Miramichi, au Nouveau-Brunswick

Il est possible que 10 pêcheurs présentent des réclamations du fait de la présence d'hydrocarbures dans la rivière Miramichi, au Nouveau-Brunswick. Toutefois, on a découvert que la présence de ces hydrocarbures était attribuable à des opérations de dragage effectuées en 1983 et non à un déversement par un navire; de ce fait, la Caisse n'a pas eu à intervenir.

Présence d'hydrocarbures dans le port de Saint John, au Nouveau-Brunswick

En octobre 1985, la présence de mazout de soute C a été décelée dans le port de Saint John, au Nouveau-Brunswick. Un bateau de pêche se trouvant dans le port a été maculé de mazout et le propriétaire a tenté de recouvrer, auprès de la Caisse, le montant des coûts de son nettoyage. Dès le début, la nature même des hydrocarbures donnait à entendre que ceux-ci auraient pu être déversés par un navire inconnu, d'où présentation d'une réclamation auprès de la Caisse conformément à l'article 745 de la Loi. Toutefois, un jour ou deux avant qu'on ne décèle la présence des hydrocarbures à l'endroit où se trouvait le bateau du pêcheur, un pipeline terrestre transportant du mazout de soute C s'était rompu. Ce pipeline était installé sur la côte, en amont du lieu où la présence des hydrocarbures a été observée.

Il n'a été possible de recueillir aucune preuve qui permette d'établir qu'un navire inconnu était responsable du déversement. En réalité, certains faits permettaient de douter que l'on puisse imputer le déversement à un navire s'étant trouvé dans ce secteur; selon toute vraisemblance, le déversement d'hydrocarbures était dû à la rupture du pipeline terrestre. En conséquence, la réclamation du pêcheur pour les frais de nettoyage de son bateau a été refusée; on lui a fait valoir qu'il devrait plutôt engager des poursuites contre le propriétaire du pipeline et que, dans les circonstances, la Caisse n'avait aucun versement à effectuer.

Déversement d'hydrocarbures par le chaland *Pointe Lévis*, près de Matane, au Québec

Le 3 décembre 1985, le chaland *Pointe Lévis*, propriété de Ultramar Canada Inc., à la remorque

the polluting shipowner the amount paid by such shipowner in excess of its limited liability under subsection 735(4) of the Act. The Administrator expressed the informal view that the intent of the legislation did not extend to payments by him to a polluting shipowner; he added that he was, of course, quite unable to agree that there existed a valid case for limitation of liability on the part of the offending shipowner.

At the end of the fiscal year, no claims had been made of which the Administrator was aware; newspaper reports did suggest that the incident could involve further costs of some $4,000,000, thus involving total costs in excess of $5,000,000 if such reports are correct. This discharge of oil presents a possibility of liability towards some parties for the Fund in an amount which was not determinable at the end of the fiscal year.

Bill C-75 to amend the Canada Shipping Act

During the fiscal year, there was presented to the House of Commons Bill C-75, a Bill to amend the Canada Shipping Act. The Bill was of interest to the Administrator insofar as it proposed extensive amendments to the existing Part XX of the Act relating to discharges of pollutants from ships, to the civil liability resulting from such discharges, to the Maritime Pollution Claims Fund, to the Administrator and his duties and powers, to income losses of fishermen and to payments into the Fund and payments out of the Fund. Though the departmental officers had consulted with the Administrator concerning the foregoing proposed amendments, the Administrator, in consultation with his solicitors, presented a brief to the Committee of the House of Commons dealing with the Bill. Some of the Administrator's recommendations were adopted and some others were not adopted.

Outstanding claims from earlier discharges of oil

There are still three further outstanding claims in which there is litigation involving contingent liability for the Fund. They were mentioned in greater detail in my Annual Report for the fiscal year 1984-1985.

The *VASCO D'OREY* incident in St John's, Newfoundland, involves a claim for $39,313.36. The discharge of oil from *SEVONIA TEAM* near Port-au-Saumon, Quebec, involves five claims totalling $24,610. The discharge of oil from *IRVING ARCTIC* involves a claim for $8,500 by a fisherman for the contamination of herring trapped in his shut-off seine.

These three claims represent a total contingent liability for the Fund of $72,423.36 plus interest and costs, if any. No active steps were taken in pursuit of these claims during the fiscal year under review.

A note for convenience

It may be useful to you, to Parliament and to the

du remorqueur *Irving Teak*, s'est échoué au large de Matane, au Québec, déversant du même coup une importante quantité d'hydrocarbures. À l'époque, les journaux avaient fait état de dépenses de plus de 1 000 000 $ engagées par le propriétaire du chaland pour prendre des mesures de redressement. À la fin de l'exercice financier visé, aucun avis de déversement d'hydrocarbures n'avait été reçu par le directeur de la Caisse et aucune réclamation particulière n'avait été présentée à ce dernier ni, autant qu'il lui a été possible de savoir, à qui que ce soit d'autre. Toutefois, une conversation officieuse avait eu lieu entre le directeur et un membre de l'étude d'avocats représentant le propriétaire du chaland pollueur. Au cours de cette entretien, l'avocat du propriétaire du chaland pollueur a cherché à savoir si le directeur serait disposé à rembourser le propriétaire du chaland des dépenses engagées par ce dernier en sus de sa limite de responsabilité telle que prévue au paragraphe 735 (4) de la Loi. Le directeur a alors indiqué officieusement que les dispositions pertinentes de la Loi ne lui permettaient pas de rembourser un propriétaire de navire pollueur. Il a ajouté qu'il ne pouvait, de toute évidence, convenir du fait que cela puisse constituer un cas valable de limite de responsabilité de la part du propriétaire du navire contrevenant.

À la fin de l'exercice financier, aucune réclamation n'avait été présentée au directeur de la Caisse, du moins à sa connaissance. Des articles de journaux mentionnaient que l'incident pourrait entraîner d'autres dépenses d'environ 4 000 000 $, ce qui, en admettant l'exactitude de ces informations, porterait le total des coûts à plus de 5 000 000 $. Ce déversement d'hydrocarbures représente une possibilité de responsabilité de la part de la Caisse envers certaines parties, d'un montant indéterminé à la fin de l'exercice financier.

Projet de loi C-75 visant à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada

Au cours de l'exercice financier, le projet de loi C-75 visant à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada a été déposé devant la Chambre des communes. Ce projet de loi a suscité l'intérêt du directeur du fait qu'il proposait d'importantes modifications à la Partie XX actuelle de la Loi, traitant des déversements de polluants par des navires, de la responsabilité civile en cette matière, de la Caisse des réclamations de la pollution maritime, du directeur, de ses fonctions et pouvoirs, des pertes de revenus des pêcheurs ainsi que des paiements faits à la Caisse et de ceux versés par celle-ci. Bien que les fonctionnaires du Ministère aient consulté le directeur au sujet des projets de modifications susmentionnés, ce dernier, de concert avec ses avocats-conseils, a présenté un exposé au Comité de la Chambre des communes chargé d'étudier le projet de loi. Certaines des recommandations du directeur ont été adoptées, d'autres rejetées.

public to have a reminder that my Annual Report for 1984-1985 contained a retrospective summary of all the claims paid from the Fund since the appointment of the first Administrator in 1973.

Status of the Fund

The total payments out of the Maritime Pollution Claims Fund during the fiscal year 1985-1986 at the request or at the direction of the Administrator, under subsection 740(1) and section 742 of the Act, amounted to $25,088.59. This total figure is composed of $6,498.45 in legal fees and disbursements paid to the Administrator's solicitors and of $18,590.14 paid to the Administrator, of which $17,875 was for the administration of the Fund and $715.14 was for travel expenses.

During the fiscal year, the interest credited to the Maritime Pollution Claims Fund amounted to $11,002,075.27. On the 31st of March 1986, the balance in the Fund was $114,258,192.84.

Yours sincerely,

L. C. Audette,
Administrator,
Maritime Pollution Claims Fund.

Réclamations non réglées relatives à des déversements d'hydrocarbures qui se sont produits antérieurement

Trois réclamations sont encore en litige et risquent d'entraîner une obligation éventuelle de la part de la Caisse. Ces trois réclamations sont décrites en détail dans le rapport annuel de l'exercice financier 1984-1985.

La réclamation concernant l'incident du *Vasco D'Orey*, à St. John's, Terre-Neuve, s'élève à 39 313,36 $. Cinq réclamations d'un montant total de 24 610 $ ont été présentées par suite du déversement d'hydrocarbures provenant du *Sevonia Team*, près de Port-au-Saumon, au Québec. Enfin, une réclamation de 8 500 $ a été présentée par un pêcheur par suite du déversement d'hydrocarbures provenant de l'*Irving Arctic*, le pêcheur allèguant que le hareng pris dans sa senne avait été contaminé.

Ces trois réclamations représentent au total une obligation éventuelle de la part de la Caisse de 72 423,36 $ plus les intérêts et autres coûts afférents. Aucune mesure concrète n'a été prise relativement à ces réclamations au cours de l'exercice financier visé.

Considération

Il semblerait utile de vous rappeler, ainsi qu'aux membres du Parlement et au public, que le rapport annuel de 1984-1985 contient un résumé rétrospectif de toutes les réclamations payées par la Caisse depuis la nomination de son premier directeur en 1973.

Situation de la Caisse

Au cours de l'exercice financier 1985-1986, un montant total de 25 088,59 $ a été prélevé sur la Caisse des réclamations de la pollution maritime à la demande ou sur l'ordre du directeur, conformément au paragraphe 740 (1) et à l'article 742 de la Loi. Ce montant comprend 6 498,45 $ d'honoraires et de débours payés aux avocats-conseils du directeur ainsi que 18 590,14 $ versés au directeur lui-même. De ce dernier montant, 17 875 $ ont servi à l'administration de la Caisse et 715,14 $ aux frais de déplacement du directeur.

Au cours de l'exercice financier, l'intérêt porté au crédit de la Caisse des réclamations de la pollution maritime était de 11 002 075,27 $. Au 31 mars 1986, le solde créditeur de la Caisse se chiffrait à 114 258 192,84 $.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le directeur de la Caisse
des réclamations de la pollution maritime,

L.C. Audette